牵动东北经济的两大门户

——从近代营口与大连的盛衰谈起

何　瑜

我国东北地区幅员广阔，物产丰盈，其范围大致包括现在的辽宁、吉林、黑龙江三省和内蒙古自治区的昭乌达、哲里木、呼伦贝尔三盟以及河北省原热河省一部分，总面积约有一百五、六十万平方公里。在这广阔的经济区中，仅有营口、大连和丹东三个主要港口。本文试图分析近代资本主义列强利用营口与大连对东北经济区的大规模掠夺，来反思今天在东北地区的经济发展中，其港口建设的重要性和紧迫性。

一、营口港的盛衰

营口，位于辽河入海处上游三十华里处，明时称梁房口，清代称没沟营，俗称营子口。康雍以来，营口经济不断发展，“迨道光初年，南方杉雕各船航海云集，于是粮栈、油房、商业路起，交易亦繁”①。1839年，停泊在营口的商船有890只。近代以后，由于辽河入海口的变迁，营口逐渐取代牛庄，而成为东北地区的贸易中心。

第二次鸦片战争后，营口被迫开埠。1861年6月，英国率先在营口设立领事馆。之后，法、德、瑞典、荷兰、日、美、俄等国亦相继侵入设领，并夺取我海关主权。同时美国的太右洋行、怡和洋行、亚细亚油公司、美孚洋行，德国的德茂洋行、瑞记洋行等纷纷开业，并成立了名目繁多的各种商会。随着外国商会和洋行的蜂拥而入，各类洋货无孔不入地侵入东北城乡，“咸丰十一年（1861），即商埠之开港第一年，外洋轮船停泊牛庄者（即营口——作者按）三十四艘，四年后遂有二百七十一艘”②，“光绪二十五年（1899）则增加到五百十二艘，宣统元年（1911）则为六百七十九艘”③。这些洋船输入东北的商品，在19世纪60年代主要是鸦片、棉织品和金属品。70年代以后则主要是棉丝织品、煤油、火柴、染料等。近半个世纪以来，各资本主义国家通过营口港把大量的剩余产品投入东北市场。据统计，到20世纪初的1908年，营口港已与世界22个国家通航贸易，输入额达6,260,735海关两，这些轻工商品的大量输入，直接冲击了东北地区的自然经济体系，影响了本地区民族工业的发展。其中，从营口进港的洋纱，1877年至1881年年平均输入量为932担，1882年至1892年年平均输入则高达963万多担，10年间增长了约一万倍④。在棉织品输入量不断增加的同时，其他洋货的输入量也大幅度增加。

与大量倾销剩余产品同步的是列强对东北廉价原料的疯狂掠夺。营口对外出口货物向以大豆、豆饼、豆油、柞蚕丝、杂粮、药杂、山货、皮毛等为主要商品。其中以大豆制品为大宗，在港口全部输出中，大豆、豆饼和豆油的输出额始终占60%以上，并逐年增加，如这3种豆类的输出总额1864年为965,512担，到1894年增加到6,469,590担，30年间增加了6倍多。80年代以后，榨蚕丝成了仅次于豆类而被掠夺的大宗，1880年以前通过营口港输出的榨蚕丝未

超过200担，1880年猛增到1000余担，到1896年以后则年平均输出量为5,000至6,000担⑤。

甲午战后，资本主义列强加快了对东北地区的经济掠夺，除不断扩大商品的输出与原料掠夺外，又开始进行大规模的资本输出。1898年，沙俄攫取了中东铁路的修筑权。翌年，营石铁路建成，完成了“大石桥连接营口港和旅顺港之间的铁路联系”。1900年，英国借款修筑的山海关——营口铁路建成。上述铁路的建成，使营口交通在辽河水运之外，又增加了铁路之便，进一步勾通了营口与关内和东北广大腹地的联系，营口的工商各业从此更加繁盛。1901年，营口贸易总额为59,109,875海关两，1902年上升到61,016,734海关两，1903年因日俄战争下降为52,843,277海关两，1904年又猛增到74,004,126海关两，成为东北对外贸易的最大港口。

营口对外贸易以大豆、柞蚕丝等农副产品为大宗。营口贸易的发展，迅速扩大了国内外市场对这些产品的需求，从而使东北三省的农业结构及其品种发生深刻的变化。这种变化主要表现在大豆、柞蚕丝等经济作物的种植，饲养面积的不断扩大和这些产品的日趋商品化。同时东北经济贸易的发展，反过来又促进了营口商业和手工业的发展。营口开港前只有西义顺、兴茂福、天增栈、仁裕、通顺泰等数家商铺，到1886年则增加到30余家。在这些商业店铺中以榨油业、大屋子（行栈）、金融业（银炉）等为主，其他皆为经营各地土特产与京广杂品类商品。1894年，营口建立了万顺铁工厂，生产洋炉、铁柜等日常生活用具⑥。19世纪末20世纪初，营口开始出现近代工业。1900年，营口的怡兴源、怡东生、东永茂等三家油坊在外资机械油坊的刺激下，先后采用了机械生产，效率成倍提高⑦。同时，制盐、制瓦等工业也先后出现。手工业的发展必然会促进城市的繁荣。当时，营口已有居民6万余人，市内有较大的交易市场3处，其中以“中央市场为最盛，称为朝市，每朝黎明时集会，凡菜、鱼、鸡鸭、布匹、洋货诸品、无一不备，分类罗陈，人声喧杂，巷为之塞”。但随着大连港的建成，中东铁路的全线通车，营口的贸易地位逐渐被大连所取代。

日俄战后，日本极力推行“大连中心主义”政策。1907年，日本宣布大连为“自由港”，吸引营口港海运货物，并实行南满铁路运送日货免税政策，想方设法吸引陆路货物和辽河水运货物。在一系列政策的冲击下，营口港很快衰落下去。首先是贸易额日趋减少，1909年营口的贸易额为5500万海关两，到1918年则下降为3000万海关两，10年间下降了一半。而日本控制下的大连港，同时期则由3000万海关两，上升到1亿6000多万海关两。其次是在外资的诱惑下，营口的许多商号陆续迁到大连和沈阳等地，使营口原来繁荣的商业贸易日渐萧条。其三，在帝国主义的压迫下，刚刚兴起的营口民族工商业受到很大打击，其中著名的东盛和五联号的倒闭就是明显的一例。

二、大连港的兴起

大连地处辽东半岛南端，濒临黄渤两海，素有东北前哨和京津门户之称。近代以后，此地屡遭英军侵扰，1879年，清廷命直隶总督李鸿章筹建旅顺口和大连湾海防，组建北洋海军舰队。但15年之后，中日甲午战争爆发，旅大沦于日军之手，北洋海军几乎全军覆没。1898年3月，沙俄以干涉还辽有功，强迫清政府与之签订《旅大租地条约》，并攫取了南满铁路修筑权，实现了其长期在太平洋沿岸寻求不冻港的宿愿。沙俄的远东霸权政策不可避免地要同日本的大陆政策发生激烈冲突。1904年2月10日，罪恶的日俄战争在我国东北地区爆发，结果

沙俄战败，旅大又沦为日本的殖民地。日本为实现其独霸东北的“满蒙计划”，在大连地区实施了一系列特殊的体制和政策。1906年9月，成立“关东都督府”，内设民政部与陆军部，统理军民两政，下设大连、旅顺、金州三民政署为其行政机关。1919年改“关东都督府”为“关东厅”，专理民政，另设关东军司令部，实行“满铁”⑧、关东厅、关东军三头分立的统治体制。在经营政策上，1906年日本开放大连港，翌年又宣布大连港为“自由免税港”，极力吸引营口等港口的海运货物。同时，又实行南满铁路运送日货免税政策，和引诱各埠巨商迁徙大连。这种“大连中心主义”政策的实施使大连海关贸易迅速发展，据有关材料记载，1907年至1911年，大连港进出口贸易总额直线上升。1907年仅14,845,000海关两，1909年达48,996,000海关两，1911年上升到67,820,000海关两⑨，1912年增涨到69,654,000海关两，1917年达到160,020,000海关两，1919年猛增到259,240,000海关两⑩。日本帝国主义利用大连海关的垄断权，大肆掠夺我国东北农副产品和其他各种资源。其中，从1908年到1931年，仅大豆一项便运往日本30,946,000多吨，豆饼31,540,000多吨，豆油2,710,000多吨。到1931年至1939年，短短8年间经大连关运往日本的大豆已高达14,039,662吨。同时，从大连关输入的日本商品为数浩繁，充斥了整个东北市场。

南满铁路的建成和大连港口的扩建，不仅为列强掠夺东北资源提供了便利条件，而且亦刺激了日本商界财阀对大连的贪欲。日俄战后，更多的日本人移居大连，开设商店，经营贸易，投资设厂，变成大大小小的暴发户。据1906年6月统计，大连的日商（私营）营业“合计种类一百零二，业户一千七百五十九，其中至多者为杂货、饭馆、饮食店，而最可惊者为银行、报馆、辩护士。”旅顺的日商“合计种类六十七，业户七百七十九”⑪。另外，整个关东洲的日本工厂也急剧增长，据有关资料记载，1909年关东洲有日人工厂127个，1912年达到204个，1916年增加到207个，1919年则猛增到294个⑫。

随着大连等地资本主义工商业的迅速发展，近代科学技术和生产设备亦相继传入，它一方面排挤国内资本短缺，规模陋小的民族工业，一方面又刺激和推动了地区民族资本主义工商业的发展。东北近代民族工业主要是粮食加工工业，其中最引人注目的是榨油业，在东北没有铁路以前，营口是最大的对外通商口岸，亦是机器榨油业的发祥地。南满铁路通车后，大连逐渐成为东北对外贸易的中心，机器榨油业迅速发展，很快便取代营口而跃居东北首位。1906年，大连机器榨油业只有一家，资本为白银2万两；1908年发展到16家，资本总额为16万元；1911年增加到42家，资本总额为110万元；1915年更增至50家。

20世纪初叶大连的民族资本主义工商业虽然有一定发展，但在殖民主义统治之下，日本直接输出资本操纵财政、金融，掌握着交通命脉，微弱的民族资本主义企业不可能得到正常的发展。相反，中国的大连却成为“日本的生命线”，日本利用其霸占的交通运输业和大连港口、海关，疯狂地掠夺东北丰富的物质资源，把东北经济完全纳入日本殖民经济的轨道。

三、历史的启示

（1）辽南港口是牵动东北经济的重要门户。

纵观东北近代史，不难看出，在英、俄、美、日等资本主义列强疯狂掠夺东北资源，侵占东北土地的过程中，辽南始终是其角逐的主要地区，而营口和旅大又是其拼命争夺的焦点。这可从列强侵略东北地区突破口的选择，和他们之间血腥的争夺上看得十分清楚。1858

年，《中英天津条约》中规定：增开牛庄、登州、台湾、潮州、琼州等府城口为通商口岸，但1861年英国侵略者发现牛庄“海口游浅，轮船出人不便”⑬，辽南的贸易中心此时已从牛庄转移到营口，于是强取营口以代之。但因“条约文字不变改易，故国际通称之名词，仍曰牛庄”⑭。这是英国殖民者任意改纂条约的一个明证。到19世纪90年代，鲸吞了我国大片领土的沙俄加快了侵华步骤，英美两国为阻止俄国势力南下，积极支持日本发动侵略朝鲜和中国的甲午战争。1895年4月，日本通过不平等的《马关条约》割占辽东半岛，这一侵略事实显与沙俄既定的远东政府相悖，于是沙俄政府召开特别会议，主张不惜动用武力强迫日本放弃辽东。俄、德、法三国干涉还辽后，沙俄立刻抓紧攫夺中东铁路的修筑权，并非法派人到东北“勘察路线”。1897年12月，沙俄借德国强占胶州湾之机，迫不急待地派兵侵占旅大，接着又逼迫清政府同意其修筑中东铁路南满支线，“直达旅顺港口”。从此，沙俄不仅在中国东北夺取了一个梦寐以求的不冻港，而且丁字形的中东铁路及其支线与西伯利亚连成一片，使东北完全成为沙俄的势力范围。这是列强争夺旅大的第一个回合。

日本自退出辽东半岛后，制订了详细的对俄作战军备计划，并把从中国攫取的3亿6千400万日元的赔款，90%用于扩充军备上。到1903年，日本陆军已由17万扩展到60万人，海军舰队总吨数从6万吨增加到27万8000余吨。从1896年到1903年日本扩军拨款已高达7亿7千300万日元。而沙俄为吞并我国东北，永远霸占旅大港口也不惜一切代价。据统计，到1903年俄国从国库中投入中东铁路的建设资金共446742883卢布，占其对华投资的85%。⑮另有记载，到1904年底，沙俄用于中东铁路的资金为44,100万卢布，建大连港为1,760万卢布，建大连市1,040万卢布，建旅顺港1,200万卢布，中东路海运河运船队投资1190万卢布，五项相加共48,090万卢布。⑯与此同时，侵入东北的10余万沙俄军队不仅不撤，反而继续向各战略要点增兵、积粮、补械，并在旅顺口成立殖民统治机构远东总督府，任命海军大将阿列克赛耶夫为总督统辖东北三省的军政。

在之后的日俄战争中，双方投入了大量兵力，其中为争夺旅顺口，双方共死伤约9万人。据史料记载，在这场非正义的殖民战争中，日本实际支出的战费高达17亿日元，为中日甲午战争的9倍，相当于日本12年的国家租税收入。整个战争期间，日本共动员兵力达108万人，死伤人数约50余万人，⑰战争最后以签订宰割朝鲜和中国东北的《朴茨茅斯条约》结束。而这可耻的《朴茨茅斯条约》的主要内容中，有关中国的条款均是与旅顺、大连密切相关的，即：（一）俄国将“旅顺口、大连湾并其附近领土领海之租借权，以及关联……之一切权利及特权”让与日本；（二）俄国将“长春至旅顺口间之铁路及一切支路，及其一切之权利财产”，以及“附属之一切煤矿”让与日本。其后，日本又在营口、安东（今丹东）等地划定租界，中国东北的南半部完全成了日本帝国主义的势力范围。这是近代史上列强争夺旅大的第二个回合。显而易见，列强在营口和旅大地区的争夺，绝非一时一地之争，他们的企图明显是为了夺取东北门户以永久侵占东北，称霸远东。他们深知辽南港口在整个东北地区中的战略地位，所以不顾一切，或强开营口以代牛庄，大肆进行掠夺活动；或资本输出，制订倾斜政策，苦心经营旅大；或扩军备战，不惜武力相争夺。

（2）港口建设与东北腹地经济发展的密切联系。

回顾历史，不管是营口、大连，还是辽南的其他港口，都是东北对外联系的重要门户，它们的繁荣既是广大东北腹地经济发展的结果，反过来又为东北地区的社会发展提供了便利

条件，二者息息相关，缺一不可。在南满铁路建成之前，连结沿海港口与东北腹地的大动脉主要是辽河等水系。有清一代，三岔河、牛庄、白华沟、田庄台、兴隆台和营口等地都先后成为重要的海运码头。直隶、山东、江南沿海等地人民和大量物资，以及先进的生产工具，曾不断地在这里上岸，渗入到辽沈、吉林，乃至黑龙江一带，推动了整个东北地区的经济发展。同时东北丰富的物资资源亦从这些口岸源源不断地输送到山东和江南各地，对内地和东南社会经济的发展，起到了良好的作用。如清代前期，东北“各处皆有山东人，或行商，或力田，至数十万人之多”。⑱而且“多由海道行走，较之陆路尤为径捷。”⑲到清代后期，边疆危机日益严重，清政府为挽救危亡，推行移民实边政策，无数内地人民前赴后继，为东北地区开发作出了积极的贡献。史载：“数十年来，山东民人携眷属，负耒耜，泛辽海以至二府（奉天、锦州）开垦荒芜而成良田者，每岁不下数十家。”⑳同时，垂涎已久的资本主义列强亦紧紧抓住营口和大连这两个牵动东北经济的门户不放，一方面把大量的剩余产品倾销到东北市场，一方面疯狂掠夺东北地区的物质资源，而在东北开发和殖民掠夺的背后，辽南港口亦发生了巨大的变化。

（3）决策目标与港、路交通的配套建设

资本主义列强是深知交通建设与政治和经济利益之间的密切关系。19世纪80年代以后，沙俄在中亚的势力遭到英国的遏制便极力向远东扩张，其战略目标即是以侵占我国东北和西北领土作为进一步侵华的基地，同时在我国北部沿海或朝鲜海岸夺取一个常年不冻的港口。而实施这一扩张政策的重要手段之一，就是修筑西伯利亚大铁路。1896年，沙俄在《中俄密约》中攫取了横贯东北的中东铁路修筑权。第二年，沙俄强占旅大，并通过《东省铁路公司续订合同》再攫取南满铁路修筑权，北联哈尔滨，经长春、沈阳，直抵旅大。俄占旅大初期，擅将租借地改为“关东省”，设总督于旅顺，并把大连划为特别市，积极进行大连港的开港建设和与之相配套的市政建设。1902年，大连第一座码头建成，可停靠千吨级船舶25艘，年吞吐量为42.3万吨。1903年7月，中东铁路全线通车。从此，一条长2,800公里纵横东北三省的丁字形铁路西联沙俄本土，东达海参崴，南抵旅大港口，轮轨杂错，水陆相维，整个东三省成了沙俄巧取豪夺的大市场。其时，居营口港势力最大的英国，为维护其侵华利益，曾于1898年6月迫清政府签订了山海关——营口铁路的借款合同，1900年这条被英国控制的铁路建成，为英国利用铁路和港口进行侵华活动带来方便。日俄战争后，日本从沙俄手里夺得了长春以南的铁路和旅大地区的租借权。为实现其独霸东北的“满蒙计划”，日本极力遏制欧美列强势力，切断东北和关内的密切联系，采取扶植大连，抑制营口的“大连中心主义”政策，致使东北的贸易中心逐渐由营口移到大连，极大地削弱了英美各国在东北的势力。日本在经营大连，扩建大连港的同时，又北上开辟安东港，进一步完善安东至奉天的轻便铁路。到1907年，日本在东北控制的铁路已有1150.8公里，而辽南的三大港口几乎完全被日本霸占，海陆纵横的交通网络给其提供了远胜英俄的侵华条件。于是在近代科技与侵略政策的结合中，日本成为列强在我国东北南部最大的掠夺者。

（4）加速东北港口建设的现实意义

富饶辽阔的东北经济区不仅是我国重要的工业和能源基地，而且也是重要的农林牧业基地。其中许多农副产品都具有产量大，商品率高等特点，故搞好东北地区的水陆交通，对东北地区的经济发展和支援全国的社会主义建设有着十分重要的意义。

整个东北经济区占全国领土面积约1/7，占全国人口总数约1/10，在这个地广人众，资源丰富的广阔地域内，北、东、西三面均与邻国接壤，仅辽南一隅与海相连。其中较大的港口只有大连、营口和丹东3处，吞吐能力按1984年统计只有3,800多万吨，所以滞港、压船、压车、压货的现象十分严重。其中，大连港近年平均每日锚地压船30余艘，最高时达七、八十艘，每年被外商索赔3千至4千万美元。而吉林、黑龙江两省的出口物资不得不绕道秦皇岛，甚至朝鲜的清津港转运，直接影响了东北三省和内蒙东四盟（市）的经济建设和外贸出口。最近邓小平同志指出："我赞成加强基础工业和农业。基础工业，无非是原材料工业、交通、能源等，要加强这方面的投资，要坚持十年到二十年，宁肯欠债，也要加强。这也是开放，在这方面，胆子要大一些，不会有大的失误。多搞一点电，多搞一点铁路、公路、航运，能办很多事情"。㉑就目前东北交通情况而言，铁路网密度虽居全国之首，但仍存在运能小，标准低，设备落后等问题，公路则数量少，路况差，内河航运基本处于自然河道的落后状况，所有这些都有待改进提高，但辽宁港口太少，泊位不足，在一定程度上已成为东北地区经济发展的制约因素，却是必须尽快解决的大问题。诚然，整个东北地区的交通建设，是一项巨大的系统工程，就港口建设来说它不仅需要大量的投资，而且也需要搞好港、岸、城、路和各种资源利用等统一规划、合理布局，因此它不是一省一地和一个部门所能解决的。但它既然与整个东北地区的经济发展密切相关，也就需要集中整个东北地区，甚至全国的人力、物力和财力统筹安排，合作解决。如果能在不久的将来，建成以大连为中心（或新建第二个、第三个大连），以分流港为骨干的辽南沿海港群，不仅会极大地提高我国南北海运大动脉的运输能力，促进南北物资交流，而且会使辽南真正成为连接日本、朝鲜、苏联和欧洲各国的"大陆桥"，使中国在世界经济的大循环中提高竞争能力，对推动整个东北地区和全国的经济发展有着不可估量的现实意义。

---

①⑬ 《营口县志》。
② 《东三省经济实况揽要》第222页。
③ "满铁"临时经济调查委员会编《满洲に于ける外商の势力》。
④ 《中国近代手工业史资料》2卷第197页。
⑤ 《中国对外贸易史资料》第1490页。
⑥ 《营口县公署档》辽宁省档案馆藏。
⑦ 《中国近代手工业史资料》2卷。
⑧ "南满洲铁道股份公司"，简称"满铁"，是1906年11月日本军阀、官僚和财阀根据日本政府的敕令在大连成立的，是日本帝国主义借公司之名统治满洲的特殊机关。
⑨ 转引自孔经纬《东北经济史》第101页，表一。
⑩ 据张念之《东北的贸易》第4—5页。
⑪ 《满洲实业案》，明志阁版，奉天特派调查员傅疆、朱曜《大连旅顺金州等处商务情形调查报告书》。
⑫ 据《关东局要揽》昭和14年，第355—356页。
⑭ 见徐曦《东三省纪略》第156页。
⑮ "满铁"哈尔滨事务所编《北满概观》。
⑯ 《苏中经济概论》转引自孔经纬《东北经济史》第104—105页。
⑰ 见《近代东北史》第282页。
⑱ 见清《圣祖实录》卷230。
⑲ 见清《仁宗实录》卷117。
⑳ 见《申报》光绪二年八月初四日。
㉑ 见《邓小平同志在接见首都戒严部队军以上干部时的讲话》1989.6.9.